

К юбилею Виталия Борисовича Ефимова

В. Кузьмина



Виталий Борисович родился 4 апреля 1940 г. в Московской области. В октябре 1941 года его семья переехала в Горьковскую область (ныне Нижегородскую). Впоследствии, здесь же, он начал свою трудовую деятельность, работая с 1957 по 1959 г. слесарем на Сергачской МТС. В 1964 г. окончил Горьковский сельскохозяйственный институт по специальности «Механизация сельского хозяйства». После окончания института, имея диплом инженера-механика, с 1964 по 1968 г. заведовал ремонтными мастерскими учебного хозяйства «Новинки» Горьковского сельхозинститута. В 1968 году стал главным инженером автомобильной колонны № 1303 города Горького, которую вывел из отстающих в лучшие. С 1976 по 1983 г. руководил Волго-Вятским территориальным транспортным управлением, а с 1983 по 1986 г. был начальником Горьковского территориального объединения грузового автомобильного транспорта.

Вряд ли среди профессионалов автомобильного транспорта найдется человек, который не знал бы Виталия Борисовича Ефимова, посвятившего всю свою трудовую деятельность транспортной отрасли. Пройдя путь от слесаря машинно-тракторной станции (МТС) до министра транспорта Российской Федерации, ныне В. Ефимов является президентом Союза транспортников России и депутатом Государственной Думы РФ. Выражая интересы транспортного сообщества России, будучи Первым заместителем председателя Комитета по транспорту и строительству Госдумы, он по-прежнему занимается решением актуальных вопросов транспортников на всех уровнях государственной власти. В апреле 2020 года Виталию Борисовичу исполнилось 80 лет! Всегда оставаясь человеком дела, он достиг высокого положения в обществе благодаря своему профессионализму, трудолюбию и целеустремленности, готовности выслушивать различные мнения транспортников, организовывая при необходимости открытые разговоры бизнеса и власти.

О человеке судят по его делам. Вот и мы расскажем о юбиляре, взяв за основу публикации в журнале «Автомобильный транспорт» на протяжении ряда лет, в которых рассказывается о мероприятиях и форумах автотранспортников, организатором которых является Виталий Борисович Ефимов.

**Виталий Борисович Ефимов, президент СТР,
депутат Государственной Думы РФ**

С 1986 года трудился в Министерстве автомобильного транспорта РСФСР сначала в должности заместителя министра, а в 1990 году был назначен министром транспорта РСФСР. В 1991 году стал первым министром транспорта России, возглавляя отрасль до 1996 г. За годы руководства транспортной отраслью заложил законодательную и правовую базу деятельности Минтранса России, сформировал команду высококвалифицированных профессионалов, сохранивших транспортную систему страны в сложные 90-е годы.

Как это было

1990-е годы – непростое время в истории нашей страны – период распада Советского Союза и перехода экономики на рыночные отношения. Немногие автотранспортные предприятия и автохозяйства выстояли в те годы. Вот что рассказывает Виталий Борисович об этом периоде в интервью нашему изданию (см. «АТ» № 10, 2005 г.):

«Самое большое влияние на разрушение работы всего реального сектора экономики, в том числе и на эффективность системы управления автотранспортом начал оказывать Закон СССР «О государственном предприятии (производственном объединении)», принятый еще в 1987 г., который вводил обязательную выборность руководителей предприятий, а также предоставлял им возможность самостоятельно принимать решения о номенклатуре и объемах выпуска продукции и оказании транспортных услуг.

Такая возможность, предоставленная wybranым руководителям, в действующей тогда еще плановой системе привела к началу разрушения кооперационных и торговых связей, поскольку появилось немало таких руководителей, которые без согласования с потребителями стали изменять им номенклатуру поставок изделий своего производства, их количество и сроки поставки или выполнение транспортных и других услуг. Часто на крупных предприятиях останавливалось производство из-за непоставок по кооперации комплектующих изделий.

В связи с неуправляемым спадом производства десятилетиями отлаженная система начала, естественно, приходить в состояние анархии. Нарушились ритмичность, объемы и скорость доставки, взаимосвязь на стыках с другими видами транспорта. Самое большое негативное влияние на транспортные системы оказывало снижение объемов производства, строительства, а, следовательно, и объемов грузовой базы. Начали разрушаться высокоэффективные транспортные технологии, снижаться производительность и потребность экономики в транспортных услугах. Экономическое и финансовое состояние некогда благополучных транспортных предприятий стало выходить на уровень критической рентабельности.

В соответствии с законом, государственные федеральные органы и региональные не имели права вмешиваться в любую хозяйственную деятельность предприятий. Это положило начало ликвидации региональных управлений в различных министерствах СССР и РСФСР.

На месте региональных транспортных управлений начали создаваться концерны, которые не имели юридических прав для воздействия на хозяйственную деятельность предприятия и перестали быть связующим звеном федеральной системы безопасности и организации транспортных цепей с хозяйствующими субъектами.

В результате у транспортников рухнула и вышла из строя региональная система управления автотранспортом и рациональными грузоперевозками, осуществляемыми по высоким транспортным технологиям. Как результат – невосполнимые потери квалифицированных руководящих кадров в отрасли...

...Вторая основная причина, повлиявшая на развал автопредприятий, – это шоковая терапия, которая уничтожила денежную систему: она просто перестала рабо-



В. Ефимов рассказывает, «как это было»

тать. Деньги к концу 1992 г. обесценились, инфляция составила 2900% и более. Пропали все сбережения у населения.

Люди перестали ездить, летать, в результате произошел резкий спад пассажиропотока. У предприятий рухнули все оборотные средства, не за что было покупать материальные ресурсы для производства. Банковская система почти не работала, деньги из-за длительных сроков переводов обесценивались. Объемы производства в стране снизились на 50%, транспорт остановился, потому что не было работы, так как грузовая база уменьшилась в 2–2,5 раза. Началось увольнение работников, платить было нечем, подвижной состав обновлять соответственно тоже было не на что.

В этот период именно руководители России придумали новую систему расчетов, которая частично спасла реальный сектор экономики. Эта феноменальная система называлась «Бартер» и «Взаимозачеты».

Эта уникальная система сумела на несколько лет заменить финансово-денежную систему, превратившись в денежный эквивалент. Многие предприятия даже заработную плату сотрудникам выдавали производимой продукцией, которую каждый, как умел, реализовывал на рынке.

Взаимозачетная система частично обеспечивала функционирование финансовой системы в тех нишах, где не мог функционировать бартер.

Именно «шоковая терапия» нанесла основной ущерб российской экономике и социальному уровню жизни.

Ее результаты обесценили огромные основные фонды, создали базу для передела собственности за бесценок. В связи с отсутствием средств к существованию, ваучеры также продавались за бесценок.

Именно «шоковая терапия» явилась катализатором всеобъемлющей коррупции.

Трудно оценить, была ли специально проведена «шоковая терапия» в преддверии массовой приватизации или это поспешность в форсировании перехода к новой экономической реформе, но именно такое сочетание и позволило уникальным образом разрушить мощнейший экономический потенциал Российской Федерации.

Третье – это волна приватизации.

В начале 1992 года Министерству транспорта были переданы все функции от государственного концерна «Росавтотранс» как раз во время вхождения страны в период «шоковой терапии» и массовой непродуманной приватизации, волна которой превратилась в цунами и заставила всех нас заниматься не улучшением организации работы транспорта, а спасательными работами по сохранению всех видов транспорта, в том числе и автомобильного.

Массовая приватизация началась по указу Президента РФ № 721 (1992 г.). Под приватизацию попали автотранспортные предприятия (АТП), имевшие основные фонды стоимостью менее 50 млн руб., т.е. практически все АТП. На приватизацию давалось 3 месяца, в течение которых каждому предприятию надо было выбрать один из трех вариантов. Кто не успевал в течение месяца подавать документы, тех приватизировало Госкомимущество по своей схеме. Конечно, директора предприятий на это не могли пойти. Большинство из них приватизировалось по так называемой сельскохозяйственной схеме, когда пакет акции отдавался работникам этого предприятия и их руководителям.

Посудите сами, государственные предприятия, которые эффективно работали до 1992 г., перешли в частное пользование к тем же руководителям и к тому же коллективу, и по всей жизненной логике они должны и обязаны были работать более эффективно, а случилось обратное: все они в одночасье остались безработными и финансовыми банкротами.

Приватизацию в стране провели в тот период, когда нельзя было это делать. Убыточные предприятия не приватизируются. Сначала делается санация, назначается внешний управляющий, доводят предприятие до уровня прибыльного, а уже потом приватизируют. А это тысячи, десятки тысяч предприятий, которые стояли без работы.

Конечно, приватизация их добила. На автотранспорте, особенно в начальный период, где основные пакеты акций взяли те же директора с теми же коллективами, которые каждый день выходили на ту же работу, какой же смысл им было становиться владельцами этих предприятий и ничего не делать. Жили они в основном за счет построенных при Советской власти Министерством автомобильного транспорта огромных производственных баз, которые сдавали в аренду и этим кормились, потому что возить было нечего.

Тогда мы собрали «Высший совет» Министерства транспорта (был такой неофициально), в который вошли только директора департаментов, министр и его

первый заместитель. Видя, что идет такая дикая массовая, неподготовленная приватизация, которая неизвестно что принесет стране (я повторюсь: убыточные предприятия никогда не приватизируются), мы приняли ряд решений. Одним из решений совета было принятие негласной концепции:

принять все дозволенные и недозволенные меры, подключить всех кого можно, но вывести из-под приватизации всю транспортную инфраструктуру;

в приватизированных предприятиях оставить как можно больший пакет государственных акций;

максимально оставить в государственной и муниципальной собственности предприятия государственного и социального значения.

В принципе свое решение совет практически выполнил по всем направлениям.

Это решение было не противодействие политической линии руководства страны по переходу к новой экономической формации. Решения были продиктованы четким пониманием того, что, во-первых, проведение массовой приватизации огромного транспортно-дорожного комплекса в несколько месяцев может привести к тяжелейшим последствиям не только для транспорта, но и для всей экономики страны. Во-вторых, нужно было выиграть время для того, чтобы разобраться в стихийной ситуации, выработать позиции, методики, чтобы перевести процесс от массовых к точечным методам приватизации. Мы понимали, что для приватизации сотен тысяч хозяйствующих субъектов на транспорте должны пройти не месяцы, а годы. И проводить приватизацию следует после ликвидации последствий «шоковой терапии».

В этой связи удалось убедить правительство принять решение об особенностях приватизации транспортно-дорожного комплекса, в том числе отдельно по автомобильному транспорту.

На первом этапе нам удалось вывести из-под приватизации автомобильные дороги и весь пассажирский транспорт, однако не удалось распространить это на весь грузовой транспорт...

...Если подвести итоги, в период приватизации 1992–1996 гг. мы сохранили в государственной собственности автомобильные дороги, 100% автобусного парка общего пользования, почти полностью международный с 50-процентным пакетом акций в собственности государства и где-то около половины – грузового (в автоколоннах). Сохранили мы и отраслевые учебные заведения».

Надо отметить, что под руководством В. Ефимова была разработана структура и организована деятельность нового общетранспортного Министерства Российской Федерации, созданы его федеральные и региональные структуры, а также система взаимодействия с международными, федеральными, региональными администрациями и транспортными предприятиями.

Была организована разработка нового транспортно-законодательства и нормативно-правовой базы ре-

гулирования транспортных систем в рыночных условиях. Созданы условия для начала глубокой модернизации авиационного, автомобильного, речного, морского транспорта и дорожного хозяйства. Заново организованы федеральные и региональные системы управления безопасностью транспортного комплекса, отвечающие новым экономическим условиям.

Но настало время, когда министр не мог никак повлиять на ряд происходящих процессов. В этой связи Виталий Борисович обратился с рапортом об отставке к Президенту РФ Б. Ельцину. В нем, изложив суть сложившейся обстановки, констатировал: «Есть рубежи, через которые переступить ни как министр, ни как гражданин России не могу».

Служить Отечеству и Президенту РФ могу только с пользой за порученное дело.

Именно в этой связи прошу отставки».

После принятой отставки В. Ефимов с 1996 по 2001 г. был назначен торговым представителем Правительства Российской Федерации в Венгрии. С 2002 г. по настоящее время является Председателем Комитета по транспорту и экспедированию Торгово-Промышленной палаты Российской Федерации (ТПП РФ).

В 2003 году он обосновал концепцию, а затем организовал создание Союза транспортников России (СТР) в целях консолидации и координации деятельности транспортников России по защите интересов предприятий всех видов транспортной деятельности. С момента основания СТР, в марте 2003 года, до настоящего времени является бессменным Президентом Союза транспортников России.

Власть и бизнес

За время своей деятельности Союз транспортников России совместно с ТПП РФ, Министерством транспорта Российской Федерации, транспортными ассоциациями и организациями инициировал и провел ряд крупных мероприятий, в том числе приурочивая их к наиболее значимым событиям в экономике нашей страны.

К примеру, в апреле 2011 года было организовано общее собрание (съезд) членов СТР, на котором обсуждались «Пути повышения конкурентоспособности и рентабельности предприятий транспортного комплекса на внутреннем и внешних рынках, в том числе в условиях Единого экономического пространства и предполагаемого членства во Всемирной торговой организации (ВТО)». В публикации журнала «АТ» № 6, 2011 г., посвященной данной теме сказано, что В. Ефимов во время своего выступления на съезде озвучил главную проблему, на которой акцентируют внимание перевозчики. Она заключается в том, что их предложения не воспринимаются государственными структурами.

«С одной стороны, – подчеркнул В. Ефимов, – транспортники абсолютно правы, и это вносит пессимизм, с другой стороны – есть и положительные примеры. Так,



Во время перерыва проведения Всероссийского круглого стола «Формирование Транспортной стратегии России на период до 2030 года», Торгово-промышленной палата РФ, 2008 г.

с участием СТР была разработана и утверждена Транспортная стратегия России на период до 2030 года, реализация которой может превратить транспортный комплекс в один из передовых в мировом сообществе. Однако воплощение этой перспективной стратегии застопорилась по разным, в том числе и субъективным причинам, что вносит некоторый пессимизм.

Весьма неприятно, что власть, я имею в виду в основном экономическую ее часть, отделилась от целей и задач реального сектора экономики, в том числе и транспортного комплекса».

Однако при этом президент СТР не только высказал критические замечания в адрес правительственных структур, но и предложил найти пути и объединить усилия с властью на главном направлении – технологическом перевооружении транспортного комплекса. Если бизнес и власть совместно возьмутся за освоение высокоэффективных товаро-транспортных технологий, то можно уже на первом этапе повысить производительность, рентабельность и конкурентоспособность минимум в 2,5 раза.

Также не обошел своим вниманием В. Ефимов весьма непоследовательную, несбалансированную и непродуманную фискальную политику финансово-экономического блока правительства. Он напомнил, что больше половины всех перевозимых объемов грузов выполняют автомобилисты. В экономической науке и практике международного сообщества является аксиомой, что увеличение на 1% тарифов на автомобильные перевозки увеличивает их удельную долю в себестоимости товаров

в 2,7–2,9 раза. Однако, несмотря на то, что в структуре автомобильного транспорта более 90% малые предприятия, финансовые обременения на них возрастают. Речь идет, на тот период, о росте отчислений в социальный фонд, введении системы взимания платы с грузовиков, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, обязательного страхования пассажиров, дополнительных затрат на установку системы ГЛОНАСС и тахографов на грузовые автомобили и автобусы. Если учитывать, что в себестоимости национальных товаров доля транспортных издержек составляет до 30%, то можно с уверенностью говорить о том, что политика финансово-экономического блока Правительства направлена на снижение конкурентоспособности национальных товаров и снижение рентабельности товаропроизводителей и транспортников, а также увеличение инфляции, – подчеркнул президент СТР летом 2011 года на съезде транспортников.

Эту активную гражданскую позицию по отстаиванию интересов транспортников В. Ефимов сохранил и сегодня.

В условиях распространения коронавируса COVID-19, автотранспортники оказались в сложной ситуации, рез-

ко упали доходы, появились дополнительные финансовые траты. На защиту их интересов вновь выступил В. Ефимов, как президент Союза транспортников России.

Он направил обращение, подготовленное совместно с АСМАП, на имя председателя Правительства РФ М. Мишустина с просьбой принять меры поддержки национальных международных автоперевозчиков. На имя председателя Правительства РФ М. Мишустина также было направлено обращение от имени СТР, РАС и АСМАП, в котором предложены для рассмотрения вопросы в связи снижением рентабельности пассажирских перевозок и отсутствием возможности у регионов компенсировать дополнительные расходы увеличением тарифов (см. «АТ» № 3, 2020 г.).

Помимо этого, Президент Союза транспортников России 23 апреля 2020 года обратился с письмом к министру транспорта Российской Федерации Е. Дитриху о необходимости поддержки автомобильного транспорта, «который в связи с высокой степенью децентрализации находится более в сложном положении в части прогнозирования, оценки ситуации и обеспечения устойчивой деятельности, в том числе за счет мер господдержки».



Активную гражданскую позицию по отстаиванию интересов транспортников В. Ефимов сохранил и поныне



СОЮЗ ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ

127473, г. Москва, ул. Селезневская, д.11А, стр.1, оф.34
Тел. (495) 995-49-68, (985) 410-14-24
E-mail: souztransrus@mail.ru, secretariat-str@mail.ru

Исх. № 122/СТР
от « 23 » апреля 2020 года

Министру транспорта
Российской Федерации
Е.И.Дитриху

Уважаемый Евгений Иванович!

В дополнение к направленному Вами письму в Правительство Российской Федерации от 16 апреля 2020 года, транспортное сообщество просит также поддержать предлагаемые меры, направленные обмудемени Б.Ю.Титову (прилагаются). Одновременно руководителями предприятий, союзов и ассоциаций СТР отмечается, что вырабатываемые органами власти мобилизационные механизмы весьма инерционны. До настоящего времени, объявленная помощь пока не получена. В том числе на автомобильном транспорте, который в связи с высокой степенью децентрализации находится в более сложном положении в части прогнозирования, оценки ситуации и обеспечения устойчивой деятельности, в том числе за счет мер господдержки.

Сегодня 6,5 млн. грузовых транспортных средств и 0,9 млн. автобусов находится в собственности полумиллиона владельцев, в том числе половина парка в собственности у физических лиц. Поэтому принимаемые меры поддержки в кризисный период будут эффективны при условии их оперативного прямого действия, не требующего от каждого перевозчика документов, подтверждающих право на пользование льготами. На практике это означает, что если принимаются решения, например, по снижению фискальной нагрузки, то эта мера вводится для всех владельцев одновременно без предоставления многочисленных справок и обоснований. Такой формат позволит сохранить конкурентную среду, обеспечит своевременно стимулирующие меры, снизит влияние бюрократических и коррупционных препон.

Просил бы Вас, уважаемый Евгений Иванович, принять во внимание предложения экспертов автомобильного транспорта при выработке антикризисных программ и установить единые формы поддержки, вне зависимости от формы собственности, организации и размера автотранспортных предприятий, автовокзалов и автостанций, пострадавших в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции и найти возможность сообщить о принятом решении.

Приложение: на 2 л.

С уважением,
Президент СТР,
Первый заместитель председателя
Комитета Государственной Думы
по транспорту и строительству

В.Б. Ефимов

Просим Вас инициировать включение в новый пакет антикризисных мер следующих предложений:

1) предоставить субсидии лизинговым компаниям и кредитным организациям в размере недополученных доходов в части обслуживания кредитных ресурсов по приобретению техники и финансовых затрат на обслуживание кредитных договоров или договоров лизинга в случае предоставления отсрочки оплаты лизинговых платежей или переноса сроков уплаты кредита до 1 января 2021 года автотранспортным предприятиям;

2) внести изменения в постановление Правительства РФ от 30 марта 2019 г. № 382, предусматривающие перенос на 1 июля 2021 года срока вступления в силу требования об оборудовании тахографами транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки в городском сообщении;

3) приостановить до 1 июля 2021 года действие Постановления Правительства РФ от 13 февраля 2018 г. № 153 «Об утверждении Правил оснащения транспортных средств категорий М2, М3 и транспортных средств категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS»;

4) предоставить льготу по оплате транспортного налога за 2020 год для грузовых автотранспортных средств в сумме оплаты, произведенной по системе «Платон» за тот же период на основе ранее действующих норм Федерального Закона от 03.07.2016 г. №249;

5) включение в Перечень отраслей российской экономики, в наибольшей степени пострадавших в условиях ухудшения ситуации в результате распространения новой коронавирусной инфекции в раздел автотранспорта вида деятельности с кодом ОКВЭД – 77.11 – аренда и лизинг легковых автомобилей (ренткар и каршеринг);

6) приостановить до 1 июля 2021 года действие подпункта «г» пункта 8 Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности, утвержденных постановлением Правительства РФ от 26 сентября 2016 г. № 969 (в части обязанности сертификации технических средств, установленных до вступления в силу данного постановления);

7) поддержать внесение изменения (ЗП №939357-7 от 8 апреля 2020 года) в статью 2 Федерального закона от 03.07.2019 № 171-ФЗ в части переноса до 1 июля 2021 года срока приостановления действия части 3 статьи 14.5 КоАП РФ в отношении применения контрольно-кассовой техники при осуществлении расчетов водителями или кондукторами в салоне транспортного средства при реализации проездных документов (билетов) и талонов для проезда в общественном транспорте;

8) приостановить до 1 июля 2021 года действие пункта 7 Порядка обеспечения условий доступности для пассажиров из числа инвалидов транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, автовокзалов, автостанций и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи, утвержденного приказом Министерства транспорта РФ от 1 декабря 2015 г. № 347 (в части приобретения транспортных средств для перевозок инвалидов, в том числе инвалидов-колясочников);

9) провести консультации с Банком России о возможности пересмотра условий заключенных договоров обязательного страхования пассажиров ОСГОП, в части уменьшения размеров страховых премий для транспортных компаний при существенном снижении пассажиропотока либо прекращения перевозок (туристско-экскурсионные перевозки);

10) предоставить в период до 1 января 2021 года всем автотранспортным компаниям, предприятиям по аренде и лизингу легковых автомобилей, автовокзалам и автостанциям:

– освобождение от уплаты НДС;

– право оплаты страховых взносов по пониженным тарифам (в размере 15%);

– ежемесячные субсидии из средств федерального бюджета на компенсацию затрат, связанных с оплатой вынужденных простоев работников, в размере не менее одного МРОТ в расчете на каждого работника, с которым был заключен трудовой договор.

Таким образом, В. Ефимов, в силу своих возможностей, старается помочь автотранспортникам выстоять в столь непростое время, тем самым в очередной раз доказывая, что избиратели сделали правильный выбор, избрав его Президентом СТР, а также депутатом Государственной Думы РФ.

На площадке Государственной Думы РФ

Виталий Борисович с декабря 2011 являлся депутатом Государственной Думы РФ шестого созыва, а с сентября 2016 года стал депутатом Государственной Думы РФ седьмого созыва. Являясь Первым заместителем Председателя

Комитета Государственной Думы РФ по транспорту и строительству, он обеспечил подготовку и принятие в 2012–2019 годах ключевых для страны социально-значимых законов.

Внесены изменения в федеральный закон о безопасности дорожного движения, в законодательство о транспортной безопасности.

Подготовлен концептуально новый закон, устанавливающий государственное регулирование в области организации регулярных перевозок пассажиров автомобильным транспортом по межрегиональным, межмуниципальным и муниципальным маршрутам и создающий



На совместном заседании комитетов Государственной Думы по контролю и регламенту и по транспорту и строительству, 2020 г.

условия для обеспечения надежного транспортного обслуживания граждан.

Внесены изменения в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».

Под руководством Председателя Экспертного совета при Комитете Государственной Думы по транспорту В. Ефимова осуществляется подготовка ряда важных для транспортной отрасли законопроектов, в том числе об организации перевозок грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации.

Транспортные приоритеты России

Тема транспортных приоритетов России является одной из основных, обсуждаемых на форумах, организованных по инициативе президента СТР. Так было и на Всероссийской конференции транспортников в г. Новосибирске в 2012 году. В рамках мероприятия были организованы круглые столы, где автотранспортники смогли высказать о набравших в отрасли проблемах и сформулировать свои предложения по выходу из создавшейся ситуации. На пленарном заседании, на котором присутствовал В. Путин, будучи на тот момент председателем Правительства РФ, выступил В. Ефимов, который обобщил высказанные проблемы и озвучил предложения по их решению, отметив при этом ключевую роль транспортной отрасли для нашей страны, экономического, социального и территориального ее развития (см. «АТ» № 1, 2, 2012 г.).

Еще одним знаковым событием для транспортной отрасли стало проведение в 2018 году в Москве съезда Союза транспортников России, посвященного 15-летию его создания. Он был организован совместно с Министерством транспорта Российской Федерации, при участии представителей различных министерств и ведомств, ТПП РФ, руководителей органов власти субъектов Российской Федерации и широкого представительства транспортных союзов, ассоциаций, предприятий и организаций отрасли.

Съезд транспортников России – главное отчетное мероприятие отрасли, которое проводится по инициативе Союза транспортников России раз в пять лет. Примечательно, что в тот юбилейный год в работе Съезда принял участие Президент России Владимир Владимирович Путин.

Проведение в рамках мероприятия круглых столов позволило в рабочем режиме более детально, с участи-



Проведение съезда Союза транспортников России, посвященного 15-летию его создания, 2018 г.

ем всех заинтересованных представителей и с учетом высказанных ими мнений, подготовить рекомендации для включения их в резолюцию съезда. На форуме, в котором приняли участие 790 человек, выступил В. Ефимов, отметивший, что основная цель проведения съезда – подведение итогов взаимодействия власти и бизнеса по вопросам развития транспортного комплекса России. Подробно об этом мероприятии рассказано в журнале «АТ» № 3, 2018 г.

На защите интересов студентов МАДИ

Однако по инициативе Виталия Борисовича проводились не только масштабные мероприятия, но и незначительные, по количеству его участников, но не менее важные для дальнейшего развития отрасли, подготовки для нее квалифицированных кадров. Речь идет о проведении Внеочередного съезда Союза транспортников России, на котором обсуждался вопрос «О нецелесообразности решения Минобрнауки России о присоединении Московского государственного университета (МАДИ) к Московскому государственному университету (МАМИ)» (см. «АТ» № 2, 2016 г.).

Председательствовал на съезде президент СТР В. Ефимов. В его работе приняли участие председатель Комитета по транспорту Госдумы РФ Е. Москвичев, председатель Общероссийского профсоюза РОСПРОФТРАНСДОР В. Ломакин, представители администрации Президента РФ, руководители федеральных органов исполнительной власти, организаций автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, ректор МАДИ, представители транспортной науки МАДИ.

В результате обсуждения возникшей проблемы участники съезда единогласно приняли решение поддержать Обращение делегатов VII съезда Общественной организации «Общероссийский профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» к Президенту Российской Федерации В. Путину о сохранении Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). В результате, и сегодня МАДИ продолжает готовить будущих кадров для автотранспортной отрасли, выпуская квалифицированных специалистов.

Достойное признание заслуг

Нельзя не сказать еще об одной отличительной черте характера Виталия Борисовича – это достойное признание заслуг транспортников России. По инициативе Союза транспортников России представителям транспортного комплекса, которые вносят весомый вклад в развитие отрасли, вручаются Почетные дипломы СТР за заслуги в развитии транспортно-дорожного комплекса России. Наиболее отличившиеся награждаются памятной медалью «100 лет со дня рождения Е.Г. Трубицына», которая изготовлена по инициативе СТР в память о министре автомобильного транспорта РСФСР, который руководил ве-



Награждение Почетным дипломом Министерства транспорта Российской Федерации, 2018 г.

домством с 1977 по 1983 год. Медаль была изготовлена к 100-летию его рождения – 11 ноября 2011 года, и теперь является достойной наградой для транспортников.

Государством оценена деятельность и самого Виталия Борисовича, доктора экономических наук, кандидата технических наук, академика Академии транспорта. Он награжден орденом «Трудового Красного Знамени», шестью медалями, в том числе «Ветеран труда», «850-летия Москвы», «Заслуженный работник транспорта». Является почетным работником четырех отраслей транспорта, награжден отраслевым знаком «Почетный работник транспорта России». Отмечен почетными грамотами и благодарностями Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, Совета Федерации и Государственной Думы Российской Федерации, Минтранса России.

Вот что сказал от лица Министерства транспорта Российской Федерации глава ведомства Евгений Иванович Дитрих в связи с 15-летием СТР: «Эти годы напряженного труда позволяли решать трудности и проблемы, которые имела отрасль, позволяли в открытой дискуссии находить решения, которые помогали нам двигаться вперед. На сегодня мы видим рядом крепкое плечо СТР, Виталий Борисович лично делает все, чтобы мы имели возможность получать информацию о проблемах отрасли каждый день и вместе находить решения».

Редакция журнала «Автомобильный транспорт» от всей души поздравляет Виталия Борисовича с юбилеем! Желает успешных решений всех поднимаемых им вопросов по защите интересов транспортников, сохранения на долгие годы доброго здоровья, личного счастья и благополучия!